



# Trafik- och verksamhetsbeställning 2023-2025

Handläggare: Åsa Bjerke  
Verksamhet: Regionledningskontoret  
Datum: 2022-09-21  
Diarienummer: RÖ 2022-7895

# Trafik- och verksamhetsbeställning

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden fastställer årligen en trafik- och verksamhetsbeställning för Östgotatrafiken. Beställningen anger omfattningen för Östgotatrafikens uppdrag för det kommande kalenderåret och fastställer inriktningen för den kommande treårsperioden.

Östgotatrafiken har att förhålla sig till trafik- och verksamhetsbeställningen på samma sätt som till andra styrande dokument som till exempel trafik- och samhällsplaneringsnämndens treårsbudget med fokusområden, utvecklingsstrategi för Östergötland och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP).

## 1 Trafikbeställning

Den regionala pendeltågstrafiken, Östgotapendeln, utgör stommen i det samhällsfinansierade kollektivtrafiksystemet. Tillsammans med ett antal expressbusslinjer skapas ett regionalt stomlinjenät som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter mellan regionens kommunhuvudorter. I länets tre stora städer, Linköping, Norrköping och Motala, finns stadstrafik med såväl stomlinjer som linjer av mer lokal och serviceinriktad karaktär. I ett par av länets mindre kommunhuvudorter körs en tätortstrafik av i huvudsak servicelinjekaraktär.

Landsbygdstrafikens busslinjer körs, med vissa undantag, oftast inom en kommun eller mellan två närliggande kommuner. På landsbygden finns även närtrafik som syftar till att erbjuda resmöjlighet till och från de platser som ligger mer än 2 km från närmaste hållplats. Den anropsstyrda skärgårdstrafiken sker med båt och förbinder de året-runt bebodda öarna med fastlandet. För resor till närliggande regioner finns Mälartåg, drivet genom Mälardalstrafik AB där Region Östergötland är delägare, och Krösatåg, på Tjust- och Stångådalsbanan som drivs av Kalmar Länstrafik och som delfinansieras av Region Östergötland. Östgotatrafikens utbud finns beskrivet såväl med linjekartor (Interaktiv karta - Östgotatrafiken ([ostgotatrafiken.se](http://ostgotatrafiken.se))) som tidtabeller (Linjesidor och tidtabeller - Östgotatrafiken ([ostgotatrafiken.se](http://ostgotatrafiken.se))) på Östgotatrafikens hemsida.

Östgotatrafiken ansvarar även på uppdrag från TSN för färdtjänst över länets kommungränser och upphandling och drift av kommunal färdtjänst och skolskjuts i de av länets kommuner som överlåtit detta kommunala ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, samt för sjukresor på uppdrag av hälso- och sjukvårdsnämnden, HSN. Totalt genomför östgotarna ungefär 70 000 resor årligen i Östergötland med den kommunöverskridande färdtjänsten.

### 1.1 Föreslagna trafikförändringar 2023

Den allmänna kollektivtrafiken ska fortsätta att utvecklas i en riktning som stödjer det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafik i Östergötland.

Nedan föreslagna förändringar har sin grund i tidigare utförda trafikutredningar. Trafikutredningarna görs i enlighet med riktlinjen Process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtrafiken, där samverkan och dialog är viktiga inslag. Trafikförändringarna är en del av Östgotatrafikens generella uppdrag att kontinuerligt utveckla kollektivtrafiken utifrån de politiska målen, med syfte att skapa en effektiv och attraktiv trafik och att bidra till att målen i RTP uppfylls.

Under 2023 föreslås följande trafikförändringar att genomföras:

### *Mjölby Tätortstrafik & Landsbygdstrafik*

I trafikutredningen Mjölby föreslås de föreslagna förändringarna genomföras i två steg där några delar genomförs i juni 2023 medan de större, och mer resenärspåverkande, förändringarna genomförs i juni 2024.

Följande förändringar föreslås genomföras i juni 2023:

I tätortstrafiken föreslås att ringlinjen 356 dras in, främst på grund av för lågt nyttjande men även på grund av att servicetrafiken i tätorten bättre anses möta målgruppens behov. Förändringen innebär en minskad trafik kostnad på ungefär 300 000 kronor men då resandet i servicetrafiken förväntas öka är nettokostnadsminskningen något lägre.

I landsbygdstrafiken föreslås att linje 655 får ett förbättrat utbud genom att heltrafik införs. Linjen föreslås även kortas och ha Boxholm som slutstation i stället för Sommen. Orsaken är ett väldigt lågt resande mellan Sommen och Boxholm. Förändringen innebär som helhet en ökad trafik kostnad på drygt 200 000 kronor men förväntas även ge något högre intäkter på grund av införd heltrafik.

För mer detaljerad beskrivning av förslaget, se bilaga 1, Trafikutredning Mjölby.

### *Finspångs Landsbygdstrafik*

I enlighet med trafikutredning Finspång landsbygd föreslås att landsbygdstrafiken runt Finspång förändras enligt följande:

I västra delen av kommunen föreslås att dagens linje 413 och 414 slås samman till en ringlinje 415. Det innebär att bussen kör medurs Hällestad – Ljusfallshammar – Grytgöl – Sonstorp – Hällestad, och vidare till Finspångs station via Sonstorp. Genom sammanslagning ökar turutbudet något till Ljusfallshammar, Grytgöl och Hällestad. Söndagstrafik, som saknas i området idag, införs. En förstärkningslinje, anpassad till skoltiderna i Finspång och med begränsat utbud, föreslås komplettera linjen mellan Borggård och Finspång. Linjerna får en genare dragning i Finspångs tätort. Samtliga linjer i Finspång angör Finspångs station som därmed en viktig knutpunkt.

I det östra stråket föreslås linje 416 och 417 vara kvar, men dagens linje 416 får en genare linjedragning i Finspångs tätort, en reducerad hållplatsbild och förkortas till Rejmyre. På linje 416 införs en ytterligare tur på söndagar i övrigt har linjen samma turutbud som idag. Linje 417 kör likt idag men med en reducerad hållplatsbild samt med en genare linjedragning i Finspångs tätort. Söndagstrafik införs på linjen, i övrigt är turutbudet som idag.

Förslaget är kostnadsneutralt, men förväntas ge en intäktsökning på sikt. För mer detaljerad beskrivning av förslaget, se bilaga 2, Trafikutredning Finspång landsbygd. Förändringen föreslås genomföras i juni 2023.

### *Övriga planerade förändringar*

- *Linje 23 och 26*  
Linje 23 och linje 26 i Tornby föreslås slå ihop för att skapa en snabbare, mer effektiv och mer attraktiv trafik för resenärerna med målet att öka resandet och nå en högre nöjdhet. Förändringen möjliggör också en ytterligare tur på linje 3 från Ryd på morgonen då trängsel föreligger, utan att ytterligare dimensionerande fordon krävs.

Förändringen föreslås genomföras i juni 2023 och innebär en ökad kostnad på runt 400 tkr vilket finansieras genom översyn av utbud/turtäthet av stadstrafiken i stråket. För ytterligare beskrivning, se bilaga 4, Trafikförslag Linje 23 (Linköping).

- *Linje 440 och 444*

I och med det nya kollektivtrafikkörfältet på Söderköpingsvägen föreslås en ny linjesträckning för linje 440 och 444 där linjen trafikerar Söderköpingsvägen i stället för Dagsbergsvägen. Förändringen innebär en tidsbesparing på cirka två minuter. Tack vare förändringen blir de båda landsbygdslinjerna mer attraktiva inte minst för resenärer från Vikbolandet. De resenärer som tidigare rest med linjerna från Dagsbergsvägen kan i stället nyttja linje 10 alternativt linje 2 från Ljuragatan.

Förändringen föreslås genomföras när Östra promenaden är helt färdigställd, preliminärt i december 2022. För ytterligare beskrivning, se bilaga 5, PM Linje 440 & 444.

- *Linje 486*

Trafikförslaget innebär att linje 486 får Vikboplan/Östra station som ändhållplats i stället för Resecentrum. Detta för att öka linjens effektivitet samt för att frigöra kapacitet mellan Gustav Adolfsplan och Resecentrum för de landsbygdslinjer som har mer regional karaktär. Resenärer till Resecentrum hänvisas till stadstrafiken vid Söder Tull.

Förändringen föreslås genomföras när Vikboplan är färdigbyggd, preliminärt i december 2022. För ytterligare beskrivning, se bilaga 6, PM Linje 486.

- *Sommarreducering Östgötapendeln*

Från och med 2023 föreslås att Östgötapendelns utbud reduceras under sex veckor på högsommaren för att anpassas till resandeminskningen under perioden. Motsvarande reduktion har skett historiskt både i normalfall och vid banarbeten, som ofta genomförs sommartid. Reduceringen innebär att Östgötapendeln trafikeras med halvtimmestrafik. Det innebär byte för resenärer till och från Tranås under denna period.

- *Översyn utbud/turtäthet i övergångar samt på helger och sommar*

I och med ett förändrat resmönster efter pandemin finns behov av att se över utbudet i buss- trafikerna såväl i stadstrafiken, regiontrafiken som i landsbygdstrafiken. Parallellt behöver också utbudet i stadstrafiken, där stora satsningar gjordes sommaren 2020, ses över för att säkra rätt utbud vid rätt tidpunkt.

Primärt fokus är rätt övergångar mellan olika turtäthet över dygnet men även helg- och sommarutbud bör utvärderas. Översynen kan innebära såväl utbudsökningar som minskningar men bedömningen är en potentiell kostnadsbesparing.

Förändringar planeras genomföras i samband med tidtabellsskiftet juni 2023.

## 1.2 Genomförda utredningar för perioden 2024 – 2025

### *Trafikutredning Motala*

Under 2021 och 2022 har en trafikutredning för busstrafiken i tre områden i Motala och Vadstena kommuner genomförts. De tre områdena är Motala tätort, ett stråk norr om Motala som innefattar

orterna Nykyrka, Godegård och Västanvik och kringliggande landsbygd, samt ett stråk mellan Motala och Vadstena inklusive Fågelsta och kringliggande landsbygd.

I stadstrafiken innebär förslaget ett förenklat linjesystem med fem linjer i stället för dagens åtta. De linjer som föreslås tas bort är långsamma ringlinjer som körs tidiga mornar samt kvällar och nätter, och den trafik som idag bedrivs på dessa flyttas över i de mer attraktiva stomlinjerna. Dessutom utökas trafiken framför allt på mornar och kvällar. Flera linjer rätas ut och får snabbare körvägar och en del hållplatser tas bort så att trafiken snabbas upp. På detta sätt kommer restider minska och kollektivtrafiken bli mer attraktiv gentemot andra trafikslag. En nyhet i linjesystemet i Motala tätort är linjer som bättre täcker resbehovet i Bråstorp och i verksamhetsområdet Norra Bergsätter. Genom att allokera resurser dit ges nya resmöjligheter till nya målpunkter i staden. För att kunna göra denna satsning flyttas linjedragning från Marieberg och Södra Bergsätter där resandet idag är lågt.

I stråket norr om Motala föreslås Nykyrka och Godegård få en kollektivtrafik som ungefär motsvarar dagens utbud. Förslaget innehåller heltrafik till Godegård, vilket saknas idag. Trafiken till Västanvik och Nydalen föreslås läggas ned, då den inte når upp till de krav på samhällsnytta som Region Östergötland ställer på trafiken. Det saknas tillräckligt resandeunderlag (boende) i området för att kunna öka effektiviteten.

Mellan Vadstena och Motala minskas den genomsnittliga restiden genom att all trafik mellan orterna blir direkttrafik och ingen trafik mellan orterna kommer gå den långsammare ruten via Fågelsta. Fågelsta kommer få fortsatt trafik till Motala om än i en minskad omfattning jämfört med idag. Vadstena kommer ha lika stort turutbud som idag till Motala på vardagar och ett större utbud jämfört med i dag på helger.

Förslaget innebär totalt sett en utökad trafik med fler avgångar och resmöjligheter. Framför allt erbjuds en utökad trafik på kvällar och helger, och på så sätt blir kollektivtrafiken ett mer komplett alternativ till biltrafiken. Förslaget innebär att kostnaden för kollektivtrafiken ökar med ca 1,4 miljoner kronor jämfört med kostnaden 2020. Det föreslagna trafikupplägget förväntas ge ett högre resande än det nuvarande. Dels förväntas snabbare restider ge ett ökat resande, dels förväntas ett förenklat och mer lättöverskådligt linjesystem i stadstrafiken ge effekten att fler ser kollektivtrafiken som lättanvänd och därför som mer attraktiv.

Det föreslagna trafikupplägget föreslås införas till sommaren 2024. För mer detaljerad beskrivning av förslaget, se bilaga 3, Trafikutredning Motala. Kommunen och regionen har en pågående dialog kring infrastrukturåtgärder och trafikupplägg kring lasarettet och i Ekön och Bråstorp.

### *Trafikutredning Mjölby*

Under 2021 och 2022 har en trafikutredning genomförts för tätortstrafiken och landsbygdstrafiken i Mjölby och Boxholms kommuner. Som grund för utredningen ligger även trafikutredningen gällande landsbygdstrafiken i Ödeshög där trafiken mellan Ödeshög och Mjölby ingick.

Utredningens föreslagna förändringar föreslås genomföras delvis under juni 2023 och resterande delar under sommaren 2024. De förändringar som föreslås till juni 2023 är beskrivna i kapitel 1.1 ovan.

Gällande tätortstrafiken föreslås tätortslinje 355 mellan Mjölby resecentrum och Lundby fortsätta som idag men med framtida förslag om förlängning till Viringe. Förlängningen föreslås genomföras då infrastrukturen förändras i och med Toyotas utbyggnad i området. Linje 354 föreslås dras in då resandet är lågt, sannolikt på grund av kort avstånd och för hög restidskvot till centrum från Slomarps där då gång och cykel ofta blir ett mer attraktivt alternativ.

I landsbygdstrafiken föreslås linje 653 dras in då resandet på linjen är lågt. Flertalet boende i området bor nära antingen Mantorp respektive Mjölby där Östgötapendeln uppfattas som ett mer attraktivt alternativ. I de områdena där linjerna dras in kommer servicetrafik respektive närtrafik införas.

Som helhet bedöms medborgare i Mjölby och Boxholm fortsatt ha en mycket god tillgång till kollektivtrafik med de föreslagna förändringarna. Med Östgötapendeln, ökad busstrafik till Ödeshög och Väderstad, linje 355 till Toyota/Lundby samt när- och servicetrafik bedöms det ge en bra grund för ett ökat kollektivt resande i kommunerna. Regionen och Mjölby kommun har fortsatt dialog kring linje 653.

För mer detaljerad beskrivning av förslaget, se bilaga 1, Trafikutredning Mjölby.

#### *Linje 545*

En översyn har gjorts av linje 545 mellan Kisa och Hycklinge. Kostnadstäckningsgraden för linjen är sjunkande, drivet av såväl ökade kostnader som ett minskat resande. Framst är det ett sjunkande antal skolelever på linjen mellan 2019 och 2022.

På linjen finns små möjligheter att öka attraktiviteten genom uppsnabbande åtgärder. Antalet resande behöver öka på linjen och från utredningen föreslås marknadsinsatser under de kommande åren. Om insatserna inte ger önskad effekt föreslås utbudet reduceras, sannolikt till 2024.

För mer detaljerad beskrivning, se bilaga 7 PM Linje 545

#### *Tidigare genomförde utredningar*

Tidigare har utredningar genomförts för *landsbygdstrafiken i Ödeshög* samt för planerad trafikering *Inre hamnen i Norrköping*, I samband med trafik- och verksamhetsbeställningen för 2022–2024 fastställdes inriktningen i dessa utredningar.

### 1.3 Pågående och planerade utredningar

Under 2022 har trafikutredningar för trafiken mellan Ljungsbro och Linköping, Linköpings Västra landsbygd, samt Ydre och Åtvidabergs kommuner initierats.

Utredningar för express- och regionbusstrafiken mellan Linköping och Norrköping samt för stråket Motala – Borensberg – Linköping är planerade att starta under hösten/vintern 2022.

TSN har även gett Östgötatrafiken uppdraget att utreda harmonisering och möjliga koncept för servicetrafik i tätort.

Det pågår även utredning tillsammans med Linköpings kommun kring kapaciteten, och därmed möjlig trafikering, i Linköpings innerstad, samt utredning tillsammans med Norrköping kommun om trafiken mellan Vrinnevi och Åby. Detta för att öka attraktiviteten och effektivisera trafiken och framkomligheten genom innerstaden.

Slutsatser från dessa utredningar kan komma att påverka trafikutbudet under 2024.

### 1.4 Kommunöverskridande färdtjänst

Den 1 juli 2022 tog Östgötatrafiken enligt beslut i TSN 2020-02-27 (TSN § 20) och 2021-11-11 (TSN § 116) över den särskilda kollektivtrafiken för två nya kommuner, Kinda och Söderköping. Detta kommer troligtvis att leda till ett bättre resursutnyttjande och en högre samplaneringsgrad av fordon, särskilt på sträckan Valdemarsvik-Norrköping.

Det nya regelverket för färdtjänst som infördes den 1 januari 2021 har satt sig, och resandet som sjönk kraftigt under pandemin har återhämtat sig till stor del. Det är dock ännu för tidigt att bedöma hur den mer långsiktiga påverkan på resandet blir.

## 1.5 Budgetunderlag

<b>Allmän kollektivtrafik</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
<b>Trafikkostnader</b>	<b>1 293 835</b>	<b>1 334 268</b>	<b>1 360 284</b>
Buss & spårvagn	910 300	940 965	969 591
Närtrafik & anropsstyrd linjetrafik	13 313	13 847	14 402
Skärgårdstrafik	14 316	14 889	15 486
Tåg Östgötapendeln	278 771	285 678	280 142
Tåg Kustpilen	30 135	30 889	31 663
Tåg Mälardalen	47 000	48 000	49 000
<b>Biljettintäkter</b>	<b>528 000</b>	<b>567 000</b>	<b>636 000</b>
<b>Nettokostnad</b>	<b>765 835</b>	<b>767 268</b>	<b>724 284</b>

*Alla belopp i tusental kronor*

Region Östergötland har beslutat om extra bidrag till Östgötatrafiken för åren 2023 och 2024 för att hantera pandemins effekter och framförallt då de minskade biljettintäkterna.

## 2 Verksamhetsbeställning

Utöver de uppdrag som följer av det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställs specifika uppdrag till Östgötatrafiken i TSN:s årsplan.

Nedan redogörs kortfattat för de större projekt och aktiviteter som planeras under de kommande åren kopplat till de redan beslutade övergripande målen och uppdragen för kollektivtrafiken.

### 2.1 Allmän och särskild kollektivtrafik

Upphandling av landsbygdstrafiken i västra/mellersta Östergötland med planerad tilldelning i slutet av 2022 och trafikstart sommaren 2024.

Upphandling av Östgötapendeln med planerad tilldelning i början av 2024 och trafikstart sommaren 2025.

I enlighet med uppdrag från TSN ska en samlad strategisk målbild för busslinjetrafiken tas fram. Detta görs för att tydliggöra busstrafikens roll i nuvarande och framtida trafiksystem samt för att skapa ett sammanhållet och effektivt trafiksystem som styr mot politiskt beslutade mål.

Förbereda Östgötapendelns fordon för nytt signalsystem ERTMS tillsammans med Skånetrafiken. Under de närmaste åren kommer ett prototypfordon att stå klart och serieinstallation kommer att påbörjas. Första utrullning av ERTMS från Trafikverket sker i Östergötland under 2027.

Tillsammans med Linköpings och Norrköpings kommuner anpassa linjesträckningar och utbud i den allmänna kollektivtrafiken till framtida resecentrum samt kopplad stadsmiljö och infrastruktur för Ostlänken, såväl när den är på plats som under själva byggtiden.

Delta och stödja forskningsprojekt inom regionen gällande förnybara drivmedel, självkörande fordon och annan digital utveckling som gynnar kollektivtrafikens mål.

Anskaffa ett nytt bokningssystem för den särskilda kollektivtrafiken och den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken. Systemet ska förutom att planera trafiken effektivt även ge goda möjligheter till självservice för resenären.

### 2.2 Marknad & försäljning

Fortsatt utveckling av varumärket, ökat fokus på kommunikation och marknadsföring mot allmänheten för att få fler östgötar att välja kollektivtrafiken.

Utveckla arbetet med kundinsikter med hjälp av nya metoder och verktyg för att fånga upp resenärernas preferenser, förändrade beteenden och drivkrafter.

Ta initiativ till utveckling av affärsmodeller för mobilitetslösningar som främjar det hållbara resandet.

### 2.3 Samarbeten och samverkansprojekt

Utöka och förbättra kommunsamverkan för gemensam utveckling av kollektivtrafiken. Fokus ligger på samverkan avseende anpassning av trafiken till nya resecentrum i Linköping och Norrköping kopplat till Ostlänken samt en förbättrad framkomlighet i tätorterna för att säkerställa ett attraktivt erbjudande i såväl stads- som landsbygdstrafik.

I samarbete med upphandlade trafikföretag utveckla kundmötet ombord, bland annat genom vidareutbildningar av förare.



Delta i Region Östergötlands övergripande innovationsarbete och i strategiarbetet för AI och digitalisering samt delta i innovationsprojekt tillsammans med aktörer utanför vår egen organisation för en ökad måluppfyllelse.

## 2.4 Verksamhetsutveckling

Utveckla nya arbetssätt och metoder för en ännu mer datadriven utveckling av kollektivtrafiken. Exempelvis ska nya digitala verktyg ge förbättrade möjligheter att utveckla driftsäkerhet, punktlighet och framkomlighet.

Främja nytänkande och bredda kunskapen kring idéutvecklingsmetoder för en utökad måluppfyllelse.

Arbeta med fördelningen mellan digitala och fysiska kundmöten för att fortsätta utvecklingen av kundservicen utifrån den ökade digitaliseringen och efterfrågan på mer personliga tjänster.

# 3 Bilagor

- Bilaga 1. Trafikutredning Mjölby
- Bilaga 2. Trafikutredning Finspångs landsbygd
- Bilaga 3. Trafikutredning Motala
- Bilaga 4. Trafikförslag Linje 23 (Linköping)
- Bilaga 5. PM Linje 440 & 444
- Bilaga 6. PM Linje 486.
- Bilaga 7. PM Linje 545